

Landkreis Märkisch-Oderland
Straßenverkehrsamt
Verkehrsorganisation
Am Biotop 12
15344 Strausberg



Ort, Datum

Strausberg, 15.02.2023

Sachbearbeiter(in)
Frau Görtzen

Zimmer-Nr.
204

Telefon
03346 850 8120

Telefax
03346 850 8129

E-Mail
Verkehrsorganisation@landkreismol.de *

Reg.-Nr./AZ (Bitte stets angeben)
36.81.12/ 2022O00216

Abtl.	Haupt- amt	Käm- merei	Ordn.- amt	Bau- verw.
	Amt Barnim Oderbruch			
	21. Feb. 2023			
Ges.				24.2 y

Amt Barnim-Oderbruch
Der Amtsdirektor
Leiter Bau- und Ordnungsamt
Freienwalder Straße 48
16269 Wriezen

Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Ablehnung

einer beantragten VAO
gemäß § 45 der StVO (VKZ)

Ort / Ortsteil: **Prötzel / Prötzel**
Straße: **Wriezener Straße**
Lage: **B 168 Abs. 360 - 340, L 33 Abs. 260, gesamte Ortsdurchfahrt**

Verkehrszeichen
VZ 274-30

Durch die oben genannte Verkehrsbehörde ergeht nach Abschluss des Anhörverfahrens nach § 45 StVO und Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens folgende Entscheidung:

Begründung zur Ablehnung

Sehr geehrter Herr Suhr,

Ihr Antrag auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Strausberger Straße sowie der Wriezener Str./ Prädikower Str. wurde geprüft.

Zunächst erfolgte eine Bewertung der möglichen Maßnahmen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO.

Die Straßenverkehrsbehörden können entsprechend § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs setzen nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO voraus, dass z.B. aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der angeführten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

In diesem Zusammenhang wurden durch die Polizei für die Bestimmung der Gefahrenlage im Rahmen der Anhörung die Unfallstatistiken zur Verfügung gestellt. Im o. g. Bereich wurden Unfälle erfasst, die überwiegend auf ungenügende Sicherheitsabstände, Fehler beim Abbiegen sowie Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot zurück zu führen sind. Bei keinem der Unfälle wurde überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache angegeben. Aus den vorgenannten Gründen ist eine besondere Gefahrenlage auch unter Berücksichtigung des von Ihnen angeführten hohen Verkehrs zu verneinen.

Darüber hinaus wurde unter Berücksichtigung des § 45 Absatz 1 Satz 1 i. V. m. Satz 2 Nr. 3 StVO geprüft, ob andere Gefahrenlagen bestehen, die eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen. Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen das gleiche Recht.

Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 3 i. V. m. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs dahin modifiziert, dass Voraussetzung hier eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt.

Diese Voraussetzung ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (seit Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234, 236; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 29. Oktober 2008 - 8 A 3743/06 -, DVBl. 2009, 458, 459) dann erfüllt, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt (siehe BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 - 11 C 45.92 -, juris Rn. 26; Bay. VGH, Urteil vom 21. März 2012 - 11 B 10.1657 -, juris Rn. 25). Es liegen auch keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelastung vor, die unmittelbar Anwendung finden können.

Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie

Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO besteht, ist nicht durch auf Rechtsetzung beruhende Grenzwerte festgelegt.

Durch die in den Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VkB I 2007, H 24, S 767-771) enthaltenen Schallpegel wird diese Grenze nicht bestimmt.

Nach Nr. 2.2 dieser Richtlinien kommt zwar ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten der Behörde insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB (A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags), 62 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts).

Wie das BVerwG ausgeführt hat (vgl. BVerwG vom 4.6.1986 BVerwGE 74,234/240), besagt das jedoch nur, dass in derartigen Fällen sich das Ermessen der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann; es bedeutet nicht, dass geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen.

Ebenso wenig können die Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. 6. 1990 (BGBl I S. 1036) bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45I Satz 2 Nr. 3 StVO unmittelbar angewandt werden. Die 16. BImSchV bestimmt durch Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm nämlich nur für den Bau und die wesentliche Änderung u.a. von öffentlichen Straßen (vgl. § 1 I). Demgegenüber geht es bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO um straßenverkehrsrechtlich veranlasste Lärmschutzmaßnahmen für bereits bestehende Straßen. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV können aber im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, herangezogen werden (so ausdrücklich BVerwG vom 22.12.1993 a.a.O.; Bay. VGH, Urteil vom 21. März 2012, a. a. O., Rn. 28; vgl. ferner VGH Kassel vom 7.3.1989 NJW 1989, 2767; VG Berlin vom 19.6.1995, NVwZ RR 1996, 257). Denn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist (vgl. VG Berlin vom 19.6.1995, NVwZ RR 1996, 257). Ein Unterschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist danach jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind für:

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

tags: 64 Dezibel (A) nachts: 54 Dezibel (A)

Seitens des Landesbetriebes Straßenwesen wurden uns nunmehr Unterlagen zur Verfügung gestellt, welche eine mögliche Lärmbelastung der Anwohner der Strausberger Straße sowie der Wriezener Straße/ Prädikower Straße untersuchen sollten.

Hierbei wurde auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft.

Die ermittelten Ergebnisse werden nicht durch das Büro bewertet, sondern lediglich in Tabellenform dargestellt.

Ein Nachweis für eine unzumutbare Lärmbelastung wurde in den Unterlagen nicht explizit formuliert.

Die aus den vorliegenden Unterlagen des Ingenieurbüros "Czekalla" vom 13.12.2022 ermittelten Beurteilungspegel liegen zwar oberhalb der Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) für Dorf- und Mischgebiete, aber weit unter den Richtwerten der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Beurteilungspegel

Wriezener Str. 65,8 dB(A) Tag 56,8 dB(A) Nacht

Strausberger Str. 66,6 dB(A) Tag 57,9 dB(A) Nacht

16. BImSchV 64 dB(A) Tag 54 dB(A) Nacht

Lärmschutz-Richtlinien StV 72 dB(A) Tag 62 dB(A) Nacht

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV werden weder am Tag noch in der Nacht überschritten, so dass ein Anspruch auf einzuleitende Schutzmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht besteht.

Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin dann zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.

Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind u.a. die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärm- oder abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- oder Abgasbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll (vgl. BVerwG vom 4.6.1986 a.a.O.; vom 22.12.1993, NZV 1994, 244; VGH Baden-Württemberg vom 16.5.1997 a.a.O.; OVG Nordrhein-Westfalen vom 2.12.1997 a.a.O.).

Unter Zugrundelegung der vorgenannten Grundsätze und unter Berücksichtigung der geringen Überschreitung der Grenzwerte der BImSchV und der besonderen Verkehrsbedeutung der B168 und der L 33 Abs. 260 im regionalen Straßennetz als Haupterschließung für alle angrenzenden Straßen und als Ortsdurchfahrten die

Verbindung aus Richtung Wriezen nach Strausberg sowie zwischen Müncheberg und Eberswalde, die dazu bestimmt ist den übergeordneten Verkehr aufzunehmen und zu bündeln, erscheint es ermessensgerecht die Interessen der Anlieger zurücktreten zulassen.

Zudem ist festzuhalten, dass die Umleitung des Landesbetriebes Straßenwesen im Rahmen der Brückenbauarbeiten ausschließlich die Ortsdurchfahrt B 168 Abs. 350 betrifft, nicht aber die L 33 Abs. 260. Dennoch wurden zugunsten der Anwohner sowohl die Gefahrensituation als auch eine mögliche Lärmbelastung geprüft.

Nach Auswertung der vorliegenden Stellungnahmen und der dem Straßenverkehrsamt bekannten Örtlichkeit sind Schutzmaßnahmen weder gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 noch 2 Nr. 3 StVO gerechtfertigt und aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes nicht zwingend notwendig.

Derzeit ist im Rahmen der Baumaßnahme auf der B 158 in Bad Freienwalde durch den Landesbetrieb Straßenwesen auf der Umleitungsstrecke in Prötzel die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet und aufgestellt. Insofern ist eine Anordnung durch das Straßenverkehrsamt derzeit nicht notwendig. Eine neue Prüfung der Sach- und Rechtslage im Bereich der B168 in Prötzel kann nach Beendigung der Brückenbauarbeiten in Bad Freienwalde erfolgen.

Im Ergebnis der gegenwärtigen Prüfung wird der Antrag auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgelehnt.

Für Rückfragen stehe ich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Görzen

* E-Mail Adresse nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur nutzbar

Verteiler: Polizei
Straßenbaulasträger
Kommune